# ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

**PRZEGLĄD TYGODNIOWY**

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.





Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 groszy za wiersz milimetrowy trzyłamowy — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50% drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 9 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 5 zł, Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł 50 gr. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 7 zł, półrocznie 4 zł, kwartalnie 2 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170 044, lub przekazem pocztowym pod adres. admin. pisma w Tczewie.

Na 4 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski. — Cena 10 gr.

**Nr. 41. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 8 listopada 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 151**


**Z powodów nieprzewidzianych numer ten okazuje się z jednodniowem spóźnieniem. Numer następny, — jak zwykle, w niedzielę.**

## Zdrowa droga.

Wiadomość o podpisaniu prowizorycznej umowy na kupno pięciu statków handlowych ze stoczni Chantiers Navals Français w Blainville wywarła jaknajlepsze wrażenie. Nareszcie! Statki jednopokładowe, znakomite dla przewozu węgla, nośności (a nie pojemności, jak mylnie podają gazety) 3 000 ton, o sile maszyn (oczywiście parowych) 1 150 KM i szybkości 9,5 węzła te statki, niepodjęte przez towarzystwo, które je zamówiło i znalazło się w trudnościach finansowych, znakomicie się nadają dla naszych przewozów towarów masowych na Bałtyku i morzu Północnem (węgiel, ruda, drzewo).

Załogi statków składać się mają z 23 ludzi. Pierwsza z załóg ma już w najbliższych dniach wyruszyć do Francji, gdzie nastąpi odbiór statku.

Nabycie statków odbyć się miało na korzystnych warunkach. Spłata należytości za nie ma być dokonana w ciągu lat pięciu. Powstać ma autonomiczne towarzystwo żeglugi rządowej dla eksploatacji tych statków.

Z tego powodu dorzucić wypada kilka uwag.

Doświadczenie żeglug państwowych wszędzie były jednakie: deficyt chroniczny i kosztowna gospodarka nająłatwiej się wiążą z formą przedsiębiorstwa państwowego. Co innego forma współdzielcza z udziałem państwa, powiedzmy sobie, stopniowo malejącym. Formy współdzielcze żeglugi są szeroko znane w Anglji, gdzie cały personel tego rodzaju organizacji żeglugowej jest zainteresowany w pomyślności przedsiębiorstwa. To samo dałoby się niewątpliwie zaprowadzić i u nas. Oczywiście, kredyt pięcioletni mogło zdobyć tylko Państwo, lecz niechże ułatwi sobie zadanie spłaty zobowiązania, a jednocześnie stworzy narodowy kapitał na morzu przez taką organizację, przy której po pięciu latach statki będą własnością bardzo licznych zainteresowanych w przedsiębiorstwie wspólników. Przez to w znacznej mierze zwolni się samo od ciężarów spłaty, kroczące nie tyle drogą Bolszewji, Portugalji, Brazylji, a nawet Rumunji, ile raczej zupełnie odrębną własną drogą, przypominającą nieco drogę Włoch.

## Sprawność przeładunkowa Gdyni, Gdańska i Tczewa.

### III. Tczew.

Rozwój Tczewa jako punktu przeładunkowego i wogóle jako portu morskiego datuje się zaledwie od marca b. r. W chwili obecnej natomiast Tczew już przeładowuje nieco więcej węgla niż Gdynia. Wprawdzie tylko częściowo na statki morskie, lecz to już wina braku kapitałów dla zaprowadzenia pod ojczystą banderą odpowiedniego taboru lichtug morskich, wzgl. zafrachtowania większej niż obecnie ilości lichtug obcych.

Przeładunek węgla dotychczas odbywał i odbywa się wyłącznie z bocznicy inż. T. Nosowicza, położonej tuż powyżej mostów kolejowych. Dzięki udziałowi kopalń dąbrowieckich udało się założonej w roku bieżącym spółce z ogr. odp. „Żegluga Wisła - Bałtyk" rozszerzyć bocznicę do 3 równoległych torów i, używając dwa dalsze do rangżowania, urządzić na przestrzeni 300 metrów cztery niezależne punkty przeładunkowe. W dwu z nich przeładunek odbywa się bardzo prymitywnie, przy pomocy ręcznych taczek. W trzecim punkcie zbudowano pomost łączący się z pomostem na statku przystaniowym i na tych pomostach ułożono kolejkę polową z tarczami obrotowemi. Od frontu kilku lorów normalnej kolei zdążają wagonetki, popychane ręcznie, aż na krawędź pomostu, wystającego poza burtę pomostu przystani i wywracane zostają kolejno do berlinki, lub też i lichtugi morskiej. Pomost na promie jest urządzony piętrowy, ażeby utrzymywać ładowanie przy zmiennych wodostanach, korzystając to z górnego, to z dolnego pomostu.

Czwarty punkt przeładunkowy wykorzystuje system trzęsących się rynien, poruszających się w 2 prostopadłych do siebie linjach. Pierwsza posuwa równolegle do linji toru węgiel,

wrzucany ręcznie z lorów kolejowych ku drugiej rynnie, która już odprowadza węgiel ponad ładownie statku. Dolny koniec tej ostatniej linji oparty jest również na pływającej podstawie. Urządzenie trzęsących się rynien okazało się praktyczne, lecz głównym wrogiem jego są wysokie wodostany. Przy niskich wodostanach ładowanie rynnami daje do 100 ton na godzinę, co można uważać dla tak niekosztownego urządzenia, poruszanego słabemi motorami, za wynik znakomity. Gdy pochyłość rynny prostopadlej do brzegu zmniejsza się (przy podnoszeniu się zwierciadła wody) wydajność rynien szybko się zmniejsza.

W chwili obecnej, przy wysokim wodostanie, jak wagonetki (punkt 3) tak też rynny (punkt 4) nie pracują. Odbija się to bardzo niekorzystnie na ogólnym wyniku pracy przeładunkowej kolejowo-wodnej w Tczewie. Przy wyjątkowo niskich stanach można ładować statki morskie tylko do połowy ich nośności; przy wysokich wodostanach zawodzą urządzenia przeładunkowe. Jeżeli dodamy do tego okresy pochodu lodów i powłoki lodowej, to otrzymamy dla Tczewa liczbę roczną o wiele skromniejszą, aniżelibyśmy się mogli spodziewać z dziennej sprawności przeładunkowej tego portu.

Sprawność dzienna przeładunkowa dla węgla w Tczewie określić dziś można na 1 800 ton. Wiele jednak przyczyn składa się na to, że faktyczny przeładunek rzadko sięga tej liczby. Należą tu: skrajności wodostanów, nieregularna dostawa węgla ze strony kolei, brak tonażu.

Podnieść przy końcu wypada, że cała żegluga morska towarzystwa Wisła - Bałtyk odbywa się wyłącznie przy pomocy statków niemieckich. Wobec tego ironja losu: drugi port morski Polski wykazuje w swym ruchu 100 proc. tonażu niemieckiego, przewyższając pod tym względem nawet najbardziej zaściankowe porty niemieckie na Bałtyku, które chociaż od czasu do czasu widują banderę szwecką lub duńską albo inną. Miejmy nadzieję, że jednak i u nas w Tczewie kiedyś pojawi się jakaś lichtuga morska pod polską banderą, a co najważniejsze, z całkowicie polską załogą!

Przeszkód ku temu zresztą niema żadnych. Więc o cóż chodzi?

## Eksport węgla drogą morską a sprawy rolnictwa.

W wyniku przedłużającego się strajku angielskiego eksport węgla naszego do krajów północnych wzrasta żywiołowo. W ciągu pierwszego półrocza roku bieżącego wywieziono przez Gdańsk 1 600 000 ton, a w ciągu następnych 4-ch miesięcy ilość ta została niemal podwojona. Eksport węgla wykazał naocznie naszą zależność od obcych statków handlowych, które wykorzystując naszą potrzebę i bezbronność w tym zakresie podnosiły frachty z dnia na dzień. W każdym razie eksport węgla wykazał naocznie **czem jest dla Polski dostęp do morza** i jak ważnem jest posiadanie własnej floty handlowej. Należy jednak bliżej rozejrzeć się w eksporcie naszego węgla i porównać znaczenie tego eksportu płodów rolnych oraz w stosunku do możliwości, jakie się otwierają przed jedną i drugą dziedziną.

W ciągu ośmiu miesięcy bieżącego roku eksport węgla reprezentuje sumę 142 miljonów zł po stronie aktywów naszego bilansu handlowego; ponieważ wartość całego naszego eksportu wynosi za ten czas 822 miljony zł, więc udział węgla stanowi około $^1/_6$ całości. Jeżeli zwrócimy uwagę na wywóz zboża, mięsa, jaj, przekonamy się, że same tylko surowce rolne dają 167 miljonów zł w ciągu tego samego czasu, czyli przeszło $^1/_5$ ogólnej wartości. Jeżeli do tego dodamy sumę za wywóz przetworów przemysłu rolnego, suma uzyskana z wywozu nadwyżki produkcji naszego gospodarstwa rolnego wynosi 227 miljonów zł w ciągu ośmiu miesięcy, czyli 25 proc. Jeszcze bardziej wyraźnie przedstawia się znaczenie produkcji rolnej w handlu z zagranicą w handlu morskim, ma to jednocześnie poważne znaczenie dla organizacji floty handlowej.

Jeżeli porównamy okres roczny od 1 sierpnia b. r. wywóz surowców i fabrykatów kopalnianych, czyli węgla jak też produktów ropy, wynosi w tym czasie 274 miljonów zł. Wywóz zaś produktów rolnych i leśnych wraz z produkcją przemysłu rolnego i leśnego w tym samym okresie wynosi 752 miljony zł, czyli stanowi pozycję 3 razy ważniejszą w ogólnym bilansie handlowym. Również jeżeli zbadamy tendencje do rozszerzania eksportu chociażby przez porównanie z najbliższym okresem rocznym poprzednim, widzimy tę samą różnicę na korzyść gospodarstwa rolnego. Wzrost więc wywozu surowców i fabrykatów kopalnianych pomimo nadzwyczajnych zmian konjuktur w porównaniu z poprzednim okresem, wyraża się suma przeszło 80 miljonów zł jakkolwiek stan tej dziedziny gospodarczej nie jest na razie zbyt pomyślny a opieka nad nim Państwa niedostateczna

Wszystko to przemawia dostatecznie wyraźnie za koniecznością zwrócenia wielkiej uwagi na sprawę rozwoju gospodarstwa rolnego i na sprawę kierunku eksportu płodów rolnych i leśnych, **przy wszelkich rozważaniach naszych możliwości w zakresie dostępu do morza**. Dowiedziona bowiem jest rzeczą, że zapotrzebowanie naszych płodów rolnych i leśnych idzie głównie w kierunku krajów północnych i Anglii, drogą morską.

Jednem słowem, sprawy rozwoju gospodarstwa rolnego łączą się ściśle ze sprawą rozbudowy naszego wybrzeża, ze sprawą naszego portu i ze sprawą utrzymania Polskiej floty handlowej i to bardziej niż się to zwykle wydaje. Sprawa eksportu węgla drogą morską wskazała na konieczność załatwienia sprawy floty handlowej. Rozglądając się szerzej w tej sprawie przyszliśmy do przekonania, że eksport węgla pod względem wartości pozostaje znacznie w tyle w porównaniu ze znaczeniem eksportu produktów rolnych. Ale poruszone przez eksport węgla powszechne zainteresowanie sprawą morską i ugruntowane przekonanie co do niezbędności floty handlowej, winno być wykorzystane przez sfery rolnicze, celem zastosowania zdobytych doświadczeń przy eksporcie produktów rolnych drogą morską. Należy szerzyć przekonanie co do nierozerwalnej zależności między przeszłością gospodarstwa rolnego a możliwością swobodnego handlu produktami rolnemi drogą morską. Wolny dostęp do morza przedewszystkiem jest niezbędny rolnikom.

Dr. Marlicz.

# Nasza kronika portowa i żeglugowa.

### Skutki burzy na Bałtyku.

Burza, która wyrządziła duże szkody na całem wybrzeżu Bałtyckiem zostawiła ślady zniszczenia na naszem wybrzeżu. Łódź rybacka braci Ryś z Pucka, została przez burzę wyrzucona a znajdujące się w łodzi narzędzia, ryby i inne sprzęty zatonęły. Jednego rybaka znajdującą się w pobliżu rybacy uratowali, drugi zaś rybak utonął.

Na całym półwyspie burza pozrywała rybakom wystawione żaki, częściowo powyrzucała na brzeg, częściowo pozabierała w głąb morza. Szkody wyrządzone przez burzę są bardzo poważne należy więc pomyśleć o zorganizowaniu pomocy rządowej lub też wprowadzeniu ubezpieczeń wzajemnych z udziałem finansowym Skarbu Państwa. M.

### Gdynia.

**Utworzenie powiatu gdyńskiego przesadzone.** Na ostatniem posiedzeniu Rady Ministrów zapadła uchwała o utworzeniu powiatu gdyńskiego. Jednocześnie upaść miała sprawa stworzenia komisarjatu rządu w Gdyni. Jak się zdaje jednak, uznano utworzenie Komisarjatu w Gdyni raczej za przedwczesne niż za niemożliwe wogóle. Lepsza jest, bezwarunkowo ostróżność, a od administrowania z innego miasta albo nawet z dwu miast (Wejherowa i Pucka) Gdynią, które było anachronizmem, do administracji o wyjątkowych pełnomocnictwach — raptowny skok jest za wielki. Stworzenie starostwa w Gdyni natomiast jest prawdziwą potrzeba.

**Nowe urządzenie dla ładowania węgla na statki.** Inż. Zbytniowski, czynny od początku przy budowie portu gdyńskiego, wynalazł przyrząd do szybkiego i dogodnego ładowania węgla z kolei na statki morskie. Zakłada się on na cztery lory jednocześnie, przyczem węgiel wyrzuca się do skrzynek na rolkach, biegnących wzdłuż lorów z dwu stron ku środkowi, gdzie przechodzi na ruchomą podłogę, już skierowaną prostopadle do portu i unosząca węgiel

nawet pochyło w górę do 7 metrów wysokości.

Urządzenie w swej całości spoczywa na szynach polowej kolejki i może być w miarę przedłużenia budującego się molo przesuwane wzdłuż niego. -Silnikiem poruszającym przyrząd jest motor ropowy, wobec czego maszyna jest niezależna od elektryfikacji portu. Pierwszą maszynę buduje „Inowrocławska Fabryka Maszyn", eksploatować zaś ją będzie firma „Elibor".

**Odebranie pierwszego dźwigu w Gdyni.** W dniach 27 i 28 października, t. j. w terminie wyznaczonym przez hutę „Zgoda", która te dźwigi mostowe buduje, zebrała się w Gdyni komisja odbiorcza w składzie wyznaczonym przez dyrektora Dep. Mar. Handlowej, a z naczelnikiem wydziału portowego, inż. Łęgowskim na czele. W skład komisji prócz przewodniczącego weszło jeszcze trzech inżynierów jako członków, trzech profesorów Politechniki Warszawskiej jako rzeczoznawców i innych przedstawicieli rządowych.

W dniu 27-go poddano dźwig (pierwszy od morza) próbom technicznym, t. j. na obciążenie ( ton netto), na sprawność działania i szybkość mechanizmów jezdnych, wreszcie określono strzałki ugięcia mostu przy obciążeniu w kilku jego punktach. Tegoż dnia sporządzono pomiary zużycia mocy przy silniku podnoszenia chwytaka, które wykazały 4 075 Wh tono-metrów.

W dniu 28-go przystąpiono do próby na dzielność przeładunkową, która wypadła jednak dla huty „Zgoda" dość niepomyślnie i będzie przeprowadzona za parę tygodni po raz drugi, wraz z odbiorem technicznym kranu drugiego. Niedostateczne wyniki tłomaczą się brakiem potrzebnej wprawy u maszynistów dźwigowych. Określono jednak przy tej próbie, skądinąd nieudanej, ilość zużywanej przy pracy energji elektrycznej, która okazała się wprost minimalna, skoro się weźmie pod uwagę, iż dla przeładowania ze składu na statek (około 70 m.) 290 ton węgla zużyto zaledwie 38,5 kilowat-godzin.

**Skutki silnych wiatrów wschodnich w Gdyni.** Silne wiatry wschodnie, szczególnie wzmagające się w nocy, dały się znacznie we znaki w porcie gdyńskim, w ciągu ostatnich pięciu dni. Stanowisko na zewnętrznej stronie molo południowego, jak zresztą należało się spodziewać, okazało się niebezpiecznem i statek „Ellen", przybyły dopiero 2 b. m. z Gävle zmuszony był udać się do Gdańska dla naprawy mniejszej awarji. Najwięcej jednak ucierpiał port rybacki, znajdujący się dopiero w budowie i położony również przy zewnętrznej stronie południowego molo. Spustoszenia poczynione przez fale są tu bardzo poważne, a pale niemal wszystkie powyrywane. Nim kąt ten otrzyma osłonę z pali, już związanych w masywną całość, roboty stale narażone tu będą na ogromne uszkodzenia przez nierównomierną falę. We własnym interesie firmy prowadzącej te roboty jest ścisłe trzymanie się praktyki robót tego rodzaju na otwartym brzegu w zimowej porze roku, które nie mogą polegać na prostem biciu pali.

**Ruch w porcie Gdyni za tydzień.** W tygodniu sprawozdawczym (27/X—3/XI) ruch w porcie przejściowo się znów zmniejszył. Jako przyczyny tego można podać, niekorzystny układ wiatrów od strony wschodniej, który uniemożliwiał korzystanie z zewnętrznej strony molo południowego, oraz nieprzyjęcie jeszcze nowych kranów mostowych, co wpłynęło na ilość przeładowanego węgla.

Zawinęło w tygodniu 6 parowców o łącznej ładowności 5 307 ton r. netto, a w tej liczbie 3 szweckie, 1 francuski, 1 duński, 1 estoński. Wszystkie statki zawinęły próżne.

Na wyjściu były 4 parowce o łącznej ładowności 3 368 t. r. netto. W tej liczbie 1 franc., 1 duński, 1 niemiecki, 1 szwecki. Parowiec francuski Pologne przywiózł 30 t. ładunku mieszanego i 47 pasażerów, wywiózł zaś 56 ton ładunku mieszanego i zaokrętował 602 pasażerów. Pozostałe trzy statki wywiozły do Danji i Szwecji 3 808,5 ton węgla. Maklerami statków towarowych byli: Polska Agencja Morska, Bergenske i Reinhold.

**Wicher w Gdyni w nocy z 1 na 2 listopada.** Jeden za drugim wślad idące silne wichry wschodnie wykonywują nadal swą niszczycielską pracę w porcie rybackim. I zaledwie przy resztkach stojących jeszcze pali ustawiono dwa pontony z kranami, dla wyciągania z wody zatopionego przez fale kafara, gdy nowa burza oba te pontony poodrywała i wyrzuciła je wślad za pierwszym kafarem na piasek. Jednocześnie zaś, nie mogąc dłużej wystać u nabrzeżu, znów jeden z estatków udał się na redę.

## Gdańsk.

**Ruch w porcie gdańskim za tydzień** (27/X—3/XI). W porcie gdańskim znów mamy do czynienia ze zjawiskiem zakorkowania miejsc przeładunkowych wielką ilością statków. Zawinęło w tygodniu sprawozdawczym 131 statków morskich o łącznej ładowności 71 446 ton, wyszło natomiast w tym czasie tylko 96 statków o łącznej ładowności 59 301 t. rej. netto. W połączeniu ze skutkami poprzedniego tygodnia, który miał również znaczną przewagę statków na wejściu wytworzyło się przepełnienie portu.

Wśród statków, które zawinęły do portu było 96 parowców, 3 motorowce, 10 holowników, 10 lichtug morskich, 1 draga, 7 żaglowców z motor. i 4 żaglowce.

Ze statków tych było: 93 próżne, 1 do bunkrowania, 2 jako do portu ukrycia, 5 z pasażerami i drobnicą, 20 z drobnicą, 2 z węglem (z Rotterdamu, 2 lichtugi) 3 z rudą żelazną, 1 z żużlem, 1 z fosfatem, 1 z żelazem i drobnicą, 2 ze śledźmi.

Tonaż na wejściu składał się z 2 720 ton statków gdańskich, 17 132 t. duńskich, 13 207 t. szweckich, 21 943 t. niemieckich, 6 456 t. angielskich, 3 813 norweskich, 3 831 t. łotewskich, 1 290 t. francuskich, 1034 t. sowieckich.

Wśród statków na wyjściu były 82 parowce, 2 motorowce, 4 holowniki, 3 lichtugi morskie, 5 żaglowców z motorem.

Ze statków tych było 8 próżnych, 1 jako z portu ukrycia, 5 z pasażerami i drobnicą, 12 z drobnicą, 47 z węglem, 2 z cementem, 1 z solą, 5 z drzewem, 1 z drzewem i drobnicą, 1 z drzewem i zbożem, 2 z cukrem, 2 ze spirytusem, 3 ze zbożem, 1 ze zbożem i drobnicą, 1 z końmi i drobnicą, 3 z ropą gazową, 1 z naftą.

Osobliwością ruchu w ub. tygodniu jest wzmożenie się importu rudy oraz eksportu cukru i zboża. Dla drzewa jest mniej zainteresowania ze strony statków, wobec czego wywóz jego spadł. Obecna chwila sezonu jest bardzo korzystna dla portów północno-baltyckich, które gorączkowo wywożą drzewo przed zamknięciem wzgl. utrudnieniem nawigacji. Frachty drzewne w związku z tem poszły w górę, co oczywiście niekorzystnie odbija się na naszym wywozie.

Wybitnem zjawiskiem w życiu portu było przybycie 1 listopada nowego motorowca wschodnio-azjatyckiej kompanji duńskiej „Danmark" o nośności 12 300 ton (ładowność netto 5 342 t.). Statek ten ładuje 5 000 ton drutów i szyn żelaznych do Yokohamy.

## Służba ostrzegawcza o lodach na wodach Polski.

1. Zmiana. Nadawanie wiadomości codziennych o stanie lodów na wodach polskich przez stację radjotelegraficzną Wydziału Morskiego w Nowym Porcie odbywa się nie o godz. 11,30, lecz o godz. 11,20.

2. Poprawka. W nr. 38 Żegl. P. w tłumaczeniu pierwszej cyfry klucza przez omyłkę drukarską powstał brak znaczenia liczby 1, która oznacza. lekki, luźny lód.

3. **Uwaga.** W nr. 35 Żegl. P. 1925 r. już pisaliśmy o konieczności notowania stanu lodów za Żywej Wiśle poniżej Tczewa. Żegluga zimowa lichtug morskich do portu morskiego w Tczewie, której się można spodziewać w roku bieżącym, więcej niż jakakolwiek inna wymaga radjotelegraficznego uprzedzenia o stanie lodów na tym dojeździe portowym. Holowniki morskie obsługujące żeglugę tczewską mają radjostacje.

Jest zatem konieczne, ażeby radjostacja Wydziału Morskiego wprowadziła również notowania stanu lodów dla Tczewa, co jest tylko logiczną konsekwencją uznania Tczewa w marcu b. r. za port morski.

## Poświęcenie nowych monitorów.

W dn. 31 października odbyło się w Warszawie w obecności p. Prezydenta Rzeczypospolitej i licznych przedstawicieli władz wojskowych i cywilnych poświęcenie monitorów „Kraków“ i „Wilno“, zbudowanych przez fabrykę maszyn L. Zieleniewski i Sp. w Krakowie. Główne wymiary ich są: długość 35 m., szerokość 6 m. zagłębienie 40 cm. Wyporność 70 ton. Uzbrojenie składa się z dwu armat 75 mm. umieszczonych w wieży pancernej i jednej haubicy 10 cm. w takiejże wieży oraz z kilku karabinów maszynowych. Silnikami okrętowymi są: po dwa motory spalinowe fabryki „Perkun“ w Warszawie o łącznej sile 120 KM. Prócz tego istnieją na monitorach motory pomocnicze i dynamomaszyny dla wytwarzania prądu elektrycznego; monitory wyposażone są w reflektory i radiostacje.

Monitory rzeczne „Kraków“ i „Wilno“ są to pierwsze statki wojenne, zbudowane całkowicie w kraju i z krajowych materjałów według projektów i wskazówek inżynierów i oficerów naszej marynarki wojennej. Odpowiadają najnowszym wymaganiom techniki będąc udoskonaleniem poprzedniej serii czterech monitorów: „Warszawa“, „Pińsk“, „Horodyszcze“ i „Mozyrz“ zbudowanej na Stoczni Gdańskiej.

## Żegluga wewnętrzna.

### Prace portowe w Gniewie.

Od dłuższego czasu wykonywane są intensywne roboty portowe w Gniewie. Pracuje tu pogłębiarka „Narew“, która się okazała za słaba dla pracy w nurcie Wisły poniżej Tczewa pod Czatkowami, zato tu pracuje bardzo skutecznie. Punkt przeładunkowy kolejowo-wodny w Gniewie ma doniosłe znaczenie, jak dla eksportu węgla, tak też dla wywozu produktów rolnych i dowozu towarów drogą wodną. W razie dalszego rozwoju eksportu węgla lichtugami przez ujście pod Schievenhorst możliwe jest w przyszłości utrzymanie żeglugi węglowej przy pomocy łamaczy lodów przez całą zimę od Gniewu a nawet od Grudziądza.

## Sport wodny.

### Podróż jolki „Doris“ do Kopenhagi

Jak już podawaliśmy p. L. Szwykowski z trojga dziećmi w wieku szkolnym odbył w lipcu b. r. odważną podróż 25 m jolką „Doris“ z wysuwanym mieczem z Warszawy do Kopenhagi. Odcinek morski Stralsund—Kopenhaga dla jolki mieczowej stanowi nawet latem przestrzeń ryzykowną do przebycia.

Interesujący się szczegółami tej podróży znajdą je wraz z ilustracjami w nr. 40 pisma sportowego „Stadjon“.

## Kronika światowa.

### ŁOTWA.

**Ruch portu Lipawy.** W czasie od 27 września do 10 października zawinęło do portu Lipawy 30 statków o łącznej ładowności 7 829 ton rej. netto. Statki te przywiozły łącznie 2 758 ton mieszanego ładunku, 2 659 beczek śledzi, 560 ton soli, 300 ton żyta, 200 ton cementu i drzewa w tranzycie. 5 statków zawinęło pod balastem i próżnych.

W tymże czasie opuściły port 32 statki o łączn. ładowności 7 829 ton rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 1 925 ton mieszanego ładunku, 630 std. dyli, 300 t. mąki. 10 statków wyszło pod balastem i próżnych.

### NIEMCY.

**Wyniki podróży „Barbary“.** Rotorowiec „Barbara“ już zbudowany specjalnie jako statek rotorowy, należący do firmy R. Sloman powrócił ze swej pierwszej podróży do portów morza Śródziemnego. Firma uważa za wynik pewny, że rotory do samodzielnego prowadzenia statku się nie nadają, natomiast jako siła pomocnicza przy jeździe pod innym silnikiem są bardzo pożyteczne. Możliwe że w pewnych okolicznościach mogą być poczynione oszczędności mimo zwiększenia szybkości statku, jednak sprawozdanie jest bardzo ostróżne; znaczny odsetek dni o wietrze słabym podczas tej podróży miał uniemożliwić wyciągniecie dalej idących wniosków. W drodze powrotnej zdarzył się wypadek ścigania się z innym motorowcem. Dzięki dodatkowemu działaniu rotorów „Barbara“ wyprzedziła rywala, lecz wiatr opadł i tamten znów wyprzedził „Barbarę“. Gdy jednak nadleciał przemijający wicher z nawałnicą, „Barbara“ zostawiła go szybko poza sobą, tak że wkrótce znikł z widnokręgu.

Oszczędność otrzymywana dzięki rotorom polega na tem, że przy wietrze średniej siły (4 do 5) motory puszcza się w pół siły, rotorami zaś dodaje się szybkości do pełnej, która wynosi dla „Barbary“ 10 do 10¾ mil morsk. na godzinę.

### NIEMCY.

**Ruch portu Hamburga we wrześniu**

W mies. wrześniu b. r. zawinęło do portu hamburskiego 1 412 statków morskich o łącznej ładowności 1 585 567 ton rej. netto, (w tem 314 statków bezsilnikowych).

## Wiedza rybacka.

**Kurs gospodarstwa pstrągowego.** Pracownia Rybacka Państw. Nauk. Instytutu Rolniczego w Bydgoszczy (Zacisze 8) organizuje wspólnie z inspektoratem rybackim na woj. poznańskie w czasie od 8—12 listopada b. r. kurs gospodarstwa pstrągowego. Opłata za kurs wynosi 15 zł. Dla członków towarzystw rolniczych i rybackich 5 zł. Urzędnicy państwowi, samorzadowi i komunalni oraz młodzież ucząca się są zwolnieni od opłat.

**Z Międzynarodowego Komitetu Morskiego.** Przyszła sesja Comite Maritime International odbędzie się w sierpniu r. 1927 w Amsterdamie. W planie obrad wymienione są sprawy przymusowego ubezpieczenia pasażerów, międzynarodowego porozumienia co do konosamentów, konosamenty łańcuchowe (od pierwszego nadawcy do ostatniego odbiorcy, a więc na przewóz kolejami, drogami wodnemi i morzem), oraz sprawa czystych konosamentów za rewersem.

## Sprawy prawniczo-morskie.

**Prawne pojęcie okrętu.** Zderzenie w porcie Rochefort statku angielskiego z francuskim kranem pływającym, na skutek którego kran się przewrócił i zatonął, wywołało ciekawy spór sądowy pomiędzy towarzystwem asekuracyjnem, w którem kran był ubezpieczony a innem, angielskiem towarzystwem asekuracyjnem, z którem pierwsze zawarło umowę reasekuracyjną. Według tej umowy, reasekuracja mogła dotyczyć tylko statków i brzegowych urządzeń portowych. Skarżąca firma uważała kran pływający za statek. Sąd wyższy w Londynie stanął jednak na stanowisku, że statkiem jest tylko taki objekt pływający, którego właściwem zadaniem jest żegluga czyli przesuwanie się po wodzie. Chociaż więc kran pływający miał własną załogę i posiadał kształt statku, to jednak zdolność jego być holowanym była wtórna, a właściwe zadanie jego nie zawierało się w żegludze. Kran pływający nie jest więc statkiem i powództwo zostało oddalone.

## Z prasy.

„The Polish Economist“ — Informacyjny miesięcznik gospodarczy o Polsce w języku angielskim.

Ukazał się zeszyt 5-ty tego ciekawego miesięcznika. Ozdobne i staranne wydanie to, o objętości około 60 stronic, zawiera m. in. treść następującą: „Review of the economic situation in Poland in September“, „Poland's outlet to the sea“, „Budegtary years 1926 and 1927“, „Polish timber exports“, „Oil in Poland“, „Polish —Danzig customs agreement“ i inne.

Zeszyt ten zdobią wspaniałe ilustracje portów w Gdyni i Gdańsku, jak również znakomity, wielki plan portu w Gdyni z komentarzem angielskim.

## Nasz wywóz i wwóz morzem.

### Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

### Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.
(27 października do 3 listopada).

28 paź.: niem. par. Greta 379 do Hadersleben (Rhd).

30 paź.. duń. par. Frankrig 779 do Norresundby (Bg), szw. par. Amazone 379 do Göteborga (Bg).

**Statki powyższe wywiozły łącznie 3808,5 ton węgla.**

### Wywóz polskiego węgla przez port tczewski.
(13 października do 3 listopada).

19 paź.: niem. licht. Gobold 380 i Presse 380 do Malmö (Pohlmann).

13 paź.: niem. licht. Ulk 377 i Bazar 382 do Malmö (Pohlmann).

**Statki powyższe wywiozły łącznie 2600 ton węgla.**

### Wywóz polskiego węgla przez port gdański.
(27 października — 2 listopada)

27 paź.: duń. par. Wendia 627 do Kopenhagi (B i S), szw. mot. Lisa 602 do Karlshamnu (Art), szw. par. Hannah 271 do Kotki (B i S), szw. par. Gylfe 272 do Londynu (B i S), szw. par. Sölve 359 do Raversborgu (Bg), szw. par. Inga 715 do Helsingborgu (Bg).

28 paź.: norw. par. Dampseks 1 127 do Sundsvallu (B i S), duń. par. Marianne 712 do Rouen (Rhd), szw. par. Fulda 656 do Rygi (Bg), szw. par. Cecil 776 do Branteviku (Bg), szw. par. Frederika 973 do Tramforsu (Bg), belg. par. Jordaens 843 do Rygi (Rhd), norw. par. Frode 360 do Aberdeen (Bg), niem. par. Helene 1324 do Kopenhagi (B i S), fr. par. Frimaire 1 112 do Kopenhagi (Hansa). niem. par. Ilse 168 do Yarmouth (Rhd), norw. par. Inneroy 1 211 do Göteborga (B i S). duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi (D — S), norw. par. Ibis 200 do Londynu (Bg).

29 paź.: szw. par. Elgö 1 058 do Norresundet (B i S), szw. par. Nordöst 628 do Göteborga (B i S), norw. par. Lom 719 do Tilbury (Bg), niem. żagl. z mot. Antares II. 94 do Tistedu (Bg), szw. par. Astrid 660 do Karlshamnu (B i S), szw. par. Koster 558 do Sztokholmu (B i S).

30 paź.: sow. par. Leningrad 1 034 do Leningradu (Bg), norw. par. Ingun 328 do Göteborga (Bg), norw. par. Steed 786 do Oslo (B i S), niem. par. Kalun 185 do Kopenhagi (Bg), niem. par. Normal 182 do Odense ( Bi S).

31 paź.: fsk. par. Knut 982 do Wazy (Bornhold), szw. par. Excelsior 841 do Göteborga, szw. par. Helios 1 137 do Sundsvallu (B i S), szw. par. Sirene 288 do Göteborga (B i S). niem. hol. Vulkan z licht. Werra 649 do Randersu (D — S), duń. par. Britta 673 do Kopenhagi (Rhd), łot. par. Kuldiga 1 187 do Rygi (D — S), niem. par. Ingrid Sturm 1 001 do Leningradu (Bg), niem. par. Lübeck 1 007 do Leningradu (Bg), szw. par. Ragnar 430 do Aalborga (Rhd), niem. par. Danzig 757 do Göteborga (Lcz), szw. par. Ymir 602 (B i S), norw. par. Stokeley 497 do Oslo (B i S), duń. par. Thure 1 493 do Leningradu (Bg).

2 list.: łot. par. Venta 1 156 do Helsingforsu (Bg), szw. par. Porjus 1 692 do Malmö (B i S), szw. par. Blanche 30! (B i S).

**Statki powyższe wywiozły łącznie 77 400 ton węgla.**

### Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.
(27 października — 2 listopada).

27 paź.: duń par. Ragnhild 678 do Antwerpji (Bg).

28 paź.: niem hol. Herkules 59 z licht. Saale 633 do Amsterdamu (D — S), norw. par. May 11 53 do Hull (B i S).

29 paź.: ang. par. Majorca 589 do Grangemouth z drz. i tow. (Rhd).

30 paź.: ang. par. Chaldon 810 do Hull (Bg).

31 paź.: niem. par. Astralea 756 do Antwerpji z drz. i zb. (Bg), norw. par. Alix 568 do Antwerpji (Bg).

**Statki powyższe wywiozły łącznie 20 900 m³ drzewa.**

### Wywóz polskiego zboża przez port gdański.
(27 października — 2 listopada).

27 paź.: norw. par. Activ 296 do Bergen (Gw).

28 paź.: duń. par. Njord 282 do Oslo (D — S).

29 paź.: hld. par. Nereus 762 do Amsterdamu ze zb. i tow. (Pw).

30 paź.: niem. par. Stadt Stolp 147 do Randersu (D — S).

31 paź.: niem. par. Astralea 756 do Antwerpji z drz. i zb. (Bg).

**Statki powyższe wywiozły łącznie 3 500 ton zboża.**

### Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (27 października do 2 listopada).

27 paź.: szw. par. Hölle 480 do Lidköpingu (B i S).

28 paź.: szw. par. Alca 290 do Sztokholmu (B i S).

**Statki powyższe wywiozły łącznie 1 500 ton cukru.**

### Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.
(27 października — 2 listopada).

27 paź.: hld. hol. Zeeland z licht. cyst. Frisia 710 do Rouen z ropą gazową (Wolff).

28 paź.: duń. par. cyst. Dania 588 do Kopenhagi z ropą gazową (B i S).

31 paź.: niem. par. cyst. Grete Glad 293 do Rygi z naftą (B i S).

2 list.. duń. par. cyst. Dania 588 do Koldingu z ropą gazową (B i S).

**Statki powyższe wywiozły łącznie 4 100 ton prod. naftowych.**

### Wywóz polskiej soli przez port gdański (27 października do 2 listopada).

28 paź.: duń. żagl. z mot. Jens 121 do Odense (Bg).

**Statek powyższy wywiózł 280 ton soli.**

### Wwóz rud i minerałów przez port gdański.
(27 października — 2 listopada).

27 paź.: niem. par. Hugo Ferdinand 1092 z Leningradu z żużlem (Schenker), duń. par. Johann Maersk 1 119 z Souzy z fosfatem (B i S), niem. par. Industria 1 277 z Oxelösundu z rudą (Schenker).

28 paź.: niem. par. Venetia 506 z Kopperswikshamnu z rudą (Schenker).

1 list.: szw. par. Fryken 819 z Oxelösundu z rudą (B i S).

**Statki powyższe wywiozły łącznie 11 100 ton subst. mineralnych.**

### Polski cement do Ameryki Południowej.

Nowy statek fiński „Garryvale“ o pojemności 2 304 ton rej. net. przybył dnia 4 b. m. do Gdyni dla załadowania większego ładunku cementu i żelaza do portów Ameryki Południowej.

### Wodostany Warty w Poznaniu.

**Październik—listopad.**

| 29 | 30 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|
| 134 | 136 | — | — | 167 | 179 |

## Ruch okrętów przewidywany.

**Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.**

| Do Gdyni zawinął, zawinie data | skąd | Z Gdyni odpłynie dokąd | data | Nazwa okrętu | Towarzystwo okrętowe |
|---|---|---|---|---|---|
| 9. 11. | z Le Havre | do Le Havre | 10. 11. | S. S. Pologne | Cie Generale Transatlantique |
| 22. 11. | „ „ | „ „ | 23. 11. | „ | |
| 8. 12. | „ „ | „ „ | 9. 12. | „ | „ |

## Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

| Do Gdańska zawinął, zawinie data | skąd | Z Gdańska odpłynie dokąd | data | Nazwa okrętu | Towarzystwo okręt. wzgl. makler |
|---|---|---|---|---|---|
| 14. 11. | z Nowego Jorku | do Nowego Jorku | 20. 11. | Estonia | Balt. America Line |
| 9. 11. | „ Londynu | „ Kłajpedy i Lipawy | 9. 11. | Baltriger | „ |
| 12. 11. | „ Rygi | „ Londynu | 12. 11. | Baltannic | United Balt. Corp. |
| 16. 11. | „ Londynu | „ Kłajpedy i Lipawy | 16. 11. | Baltara | „ |
| 19. 11. | „ Lipawy | „ Londynu | 19. 11. | „ | „ |
| 23. 11. | „ Londynu | „ Kłajpedy i Lipawy | 25. 11. | Baltriger | „ |
| 26. 11. | „ Rygi | „ Londynu | 26. 11. | Baltannic | „ |

## Wodostany Wisły.

| Październik / Listopad | 30 | 31 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Kraków | + 70 | +152 | + 94 | + 4 | — 54 | — 92 | —120 |
| Zawichost | 285 | 288 | 309 | 319 | 291 | 269 | 233 |
| Warszawa | 405 | 348 | 346 | 342 | 360 | 370 | 343 |
| Płock | 322 | 343 | 286 | 271 | 270 | 281 | 295 |
| Toruń | 372 | 448 | 459 | 394 | 369 | 369 | 384 |
| Fordon | 323 | 404 | 440 | 410 | 370 | 363 | 370 |
| Tczew | 166 | 290 | 390 | 448 | 454 | 402 | 384 |
| Ujście (Schiewenh.) | 250 | 252 | 272 | 268 | 246 | 248 | 250 |



Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.